

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Wochenblatt

Zusendungen bittet man zu richten:
An die Redaktion der Deutschen
Bauzeitung, Berlin, Oranien-Str. 75.

Insertionen (2½ Sgr. die gespaltene
Petitzelle) finden Aufnahme in der
Gratis-Beilage „Bau-Anzeiger.“

herausgegeben von Mitgliedern

des Architekten-Vereins zu Berlin.

Bestellungen übernehmen alle Post
Anstalten und Buchhandlungen, für
Berlin die Expedition, Oranienstr. 75.

Preis 1 Thlr. pro Vierteljahr. Bei di-
rekter Zusendung jeder Nummer
unter Kreuzband 1 Thlr. 5 Sgr.

Redakteur K. E. O. Fritsch.

Berlin, den 14. September 1871.

Erscheint jeden Donnerstag.

Inhalt: Infanterie-Kasernement mit Militär-Kasino zu Stettin. — Die Ohio-River-Brücke bei Louisville. — Feuilleton: Die Reise des Berliner Architekten-Vereins nach Schwerin, Lübeck und Hamburg am 26. bis 31. August 1871. (Fortsetzung statt Schluss.) — Mittheilungen aus Vereinen: Architekten- und

Ingenieur-Verein zu Hannover. — Architekten-Verein zu Berlin. — Vermischtes: Die Eisenbahnen der Welt. — Zur Dachdeckung mit Staudacher Zementplatten. — Der Strike der Maurer Berlin's. — Konkurrenzen: Noch einmal zur Lüdenscheider Rathhaus-Konkurrenz. — Personal-Nachrichten etc.

Infanterie-Kasernement mit Militär-Kasino zu Stettin.

Hierzu die Abbildungen auf Seite 293.

Das in den beifolgenden Skizzen dargestellte neue Infanterie-Kasernement zu Stettin wurde auf die p. p. 30' (9,72^m) tiefen Fundamente eines vordem auf derselben Stelle beabsichtigten, später an anderer Stelle erbauten Zeughauses gesetzt. Aus diesem Grunde war der Grundriss des Kasernements in seiner jetzigen Form ziemlich fixirt. Die Hauptfront liegt in bester Stadtgegend an der 11° (41,43^m) breiten Lindenstrasse. Die Seitenfronten an schmalen, 4° (15,06^m) breiten Seitenstrassen. Das Erdgeschoss und zweite Stockwerk wird als Kasernement, das erste Stockwerk den Zwecken des Militär-Kasinos dienen. Der Treppenaufgang bei dem Hauptportal führt daher nur zum ersten Stockwerk, während die beiden anderen Geschosse und die Kellerei vom Hofe aus zugänglich sind.

Im Mai 1869 wurde mit dem Bau in Strassenhöhe begonnen und das Gebäude im selben Jahre unter Dach gebracht. Da ungefähr mit Beginn des Baues auch erst die Bestellung aller Formsteine und Terrakotten bewirkt werden konnte, so wurde, um möglichst ein nachträgliches Einsetzen derselben in bereits ausgeführtes Mauerwerk zu vermeiden, die Konstruktion derart gewählt, dass die ganzen innerhalb der grossen Fächerbögen liegenden Mauerflächen und Umrahmungen der Fenster unabhängig von den Balkenlagen tragenden, im Innern oberhalb der Fensterbögen liegenden Entlastungs-Flachbögen ausgeführt werden konnten. Diese Flächen in den grossen Bögen und ebenso das ganze Hauptgesims nebst Attika wurden erst im zweiten Baujahre 1870 aufgemauert und in demselben Jahre auch der gesammte innere Ausbau bis auf kleinere Nebenarbeiten beendet, welche bei der durch den Krieg hinausgeschobenen Belegung des Gebäudes verzögert werden konnten.

Die Fächerflächen sind in gelben Birkenwerder Verblendsteinen ausgeführt, welche beim Hochmauern gleich mit verlegt wurden. Die Formsteine sind durch die Karge'sche Fabrik in Königsberg N. M. gefertigt worden, die Trophäen auf der Attika und die Mittelgruppe (von Calandrelli modellirt) aus der March'schen Fabrik in Charlottenburg hervorgegangen.

Die grösseren Terrakotten sind sämmtlich als Kastensteine hohl geformt worden und wo eine Ausmauerung nothwendig war, ist darauf gesehen, dass stets zwischen dieser und der in der Fächer liegenden Fläche der ersteren eine Luft-Isolirschicht blieb. Es hat sich in dem vergangenen harten Winter nirgends ein schädlicher Einfluss des Frostes bemerkbar gemacht, der im ersten Winter besonders zu befürchten sein dürfte.

Das Hauptgeschoss, die Kasinoräume umfassend, zählt einen Festsaal, sieben grössere Gesellschaftsräume und die nöthigen Garderoben-, Dienerzimmer etc. Der Saal, ppr. 72' (22,60^m) lang, 40' (12,55^m) breit, 30' (9,42^m) hoch, ist im Anschluss an die Fächer und die oben erwähnten inneren Entlastungs-Flachbögen zweigeschossig mit herumlaufenden Gallerien, welche letztere zugleich als Lichtträger dienen, ausgebildet worden. Der Saal erhält keine Kronleuchter, vielmehr setzen sich auf die sämmtlichen Pilaster der Gallerie Kandelaber auf zur Beleuchtung der oberen Wände und der Decke, während von der Mitte der einzelnen Galleriefelder kleine Lüstres zur Beleuchtung der unteren Wände und des Fussbodens herabhängen.

Die Saaldecke ist als Kassettendecke ausgebildet und mittels an dem oberen Hängewerk angelegter doppelter Hängeschrauben mit Contregewinde nach der Mitte zu 2½" (65^{mm})

nachträglich hochgeschraubt worden, was zum leichten Aussehen der Decke wesentlich beigetragen hat.

Bei der Wahl der Farben zur Malerei des Saales ist möglichst auf den Charakter der Materialien gerücksichtigt worden. Die Decke und die in Holz konstruirten Gallerien sind in leichten Holzönen in Wachsfarbe ausgeführt. Die architektonischen Gliederungen der Wände, Pilaster, Bögen und Gesims sind in einem ganz hellgelben, Abends weiss wirkenden Wachsston gestrichen und nur die ornamental Theile mit Gold und matten Farben angesetzt. Die zurückliegenden dreitheiligen Wandflächen sind dagegen chamoisfarben gehalten und die horizontalen Felder unterhalb der Bögen blau mit gelblichem Ornamente. In diese Felder sind, mit zwei Farben ausgeführt, die Brustbilder der hervorragenden Generale dieses Feldzuges eingefügt, während die vergoldeten Zinkbrüstungen der Gallerie die Wappen der alten und neuen Preussischen Provinzen tragen. An der einen kurzen Seite das Hohenzollernsche Wappen, zur Seite deren als Reichsgrenzen Elsass und Lothringen. Die Malerarbeiten sind durch den Dekorationsmaler Sobotta in Berlin ausgeführt, im Anschluss an eine Farbenskizze des Architekten Fingerling. Auch die übrigen Gesellschaftsräume sind durchweg gemalt, die Wände, um ein Bekleben bei den noch frischen Mauern zu vermeiden, vorher mit einem ganz feinen Filz-Putz überzogen.

Da die für das Kasino beabsichtigte Anlage einer Zentral-Heisswasserheizung mit Mitteldruck Seitens des Kriegsministeriums nicht genehmigt wurde, wurden in den Gesellschaftsräumen Kachelöfen aus der bewährten hiesigen Keppel'schen Fabrik aufgestellt. Nur für den Saal wurde die Anlage einer Luftheizung genehmigt. Dieselbe, durch Kniebandel und Wegner in Berlin hergestellt, führt die erwärmende Luft aus der im Keller befindlichen Heizkammer durch einen Mauerkanal von 9" (0,887^m) Querschnitt an der einen Längswand in 7' (2,20^m) Höhe in den Saal, während an den entgegengesetzten Ecken des Saals 2 Kanäle für kalte Luft à 4½" (0,443^m) Querschnitt die Luft vom Fussboden wieder in die Heizkammer führen. Durch Drehklappen ist es ermöglicht, nach vollendeter Erwärmung des Saales während dessen Benutzung frische, mässig erwärmte Luft mittels eines besonderen Kanals vom Hofe durch die noch warme Heizkammer in den Saal einzuführen. Zur Abführung der verbrauchten Luft und verstärkter Ventilation sind in die Mitten der Decken-Rosetten 18 durchbrochene, jedoch verschliessbare vergoldete Zinkrosetten von 2½" (0,78^m) Durchmesser eingelegt. — Vom Dachboden führen neben den Rauchröhren liegende Schlitzröhren die Luft über Dach.

Die Ventilation des ganzen übrigen Gebäudes ist durch einfache 6:8zöllige (resp. 15,7:20,9^{mm}) Aspirationsröhren bewirkt, die zwischen den Rauchröhren hochgeführt sind und in den Zimmern ca. 1½' (0,47^m) von der Decke münden, um die Wärme mehr zurückzuhalten. Um eine verstärkte Ventilation der Gesellschaftszimmer im Winter zu bewirken, sind in den Kachelöfen besondere Ventilationszüge von ca. 5" (34,2^{mm}) Querschnitt angelegt, die ebenfalls in die Aspirationsröhren führen und durch Drehklappen regulirbar sind.

Die Latrinen, in besonderen Ausbauten der Seitenflügel über einander liegend, sind nach d'Arcet'schem Systeme konstruirt*). Die Abfallrohre der Stockwerke haben 6" (15,7^{mm})

*) Es wird eine eventuelle Veröffentlichung der Spezialzeichnungen dieser Anlage vorbehalten.

Durchmesser. Es sind Thonröhren der Hersel'schen Fabrik zu Ullersdorf bei Naumburg a. Q. verwendet, da die englischen Röhren bei angestellten Versuchen weder die erforderliche Dichtigkeit noch Festigkeit zeigten. Der Ventilationsschlott liegt zwischen warmen Küchen und Ofenröhren und ist auf $\frac{1}{2}$ der Höhe direkt in ein Küchenrauchrohr eingeführt worden. Zur eventuellen Verstärkung der Luftgeschwindigkeit in den Abfallröhren ist in den Ventilationsschlott auf $\frac{1}{2}$ seiner Höhe ein messingener Gasrost mit 5 grossen Bunsen'schen Gasbrennern eingefügt, der durch eine verschlossene eiserne Zargenthür mit Glasscheibe zugänglich und sichtbar ist. Die Mündung des Ventilations-Schornsteins liegt ppr. 70' (21,97^m) über der Sohle der Kloakengrube. Die flüssigen Exkremente fallen mit den festen durch die Abfallröhren und werden aus der Grube unter Wasserverschluss in einen unterirdischen Abzugskanal abgeführt. Die festeren Theile werden durch Saugapparate entfernt. Die Grube ist deshalb nur durch ein eisernes Mannloch zugänglich, welches im Gewölbe derselben liegt und durch eine eiserne Platte geschlossen ist.

Da die Einführung der städtischen Wasserleitung nicht gestattet war wegen der für ein solches Gebäude hohen jährlichen Beiträge, ausserdem in einem Kasernement Arbeitskräfte jeder Zeit gratis zur Verfügung stehen, so wurde eine eigene Leitung angelegt und mit dem Hofbrunnen in Verbindung gebracht. Zur Versorgung der Küchen im Keller und Wasserentnahme durch die Mannschaften daselbst wird das Wasser aus dem Brunnen nur in zwei dicht unter der Gewölbedecke der Kellerei liegende Bassins von zusammen 600 Kb' (185 Kb^m) Inhalt gehoben. Die Zuleitungsröhren zu den Küchen sind wegen des geringen Drucks weiter als gewöhnlich genommen, mit einfachen Kegelhähnen geschlossen und so ein genügend schneller Ausfluss erzielt. Zur Wasser-

versorgung der Garderoben, Billard-Zimmer und zur fakultativen Spülung der Latrinen füllt eine kleine Handdruckpumpe ein Bassin von 175 Kb' (5,4 Kb^m) Inhalt dicht unter der Dachbalkenlage. Um das Regenwasser gleichfalls nutzbar zu machen, wird dasselbe theilweise in einem daneben liegenden gleichen Bassin auf dem Boden aufgefangen, theilweise in eine Zisterne unter der Waschküche geleitet. Das gesammte Hauswasser geht in dem oben erwähnten unterirdischen Kanale ab.

Das Gebäude hat eine bebaute Grundfläche von rot. 13025 □' (1282 □^m) und kostet rot. 130,000 Thlr., wovon jedoch rot. 40,000 Thlr. auf die tiefe Fundamentirung in einem alten Festungsgraben abgehen. Der gesammte Hoch- und innere Ausbau von der Strasse ab, hat danach incl. des inneren Ausbaues der Kellerei, Anlage eines geräumigen Eiskellers in der zweiten Kellerei, Aufführung einer ppr. 150' (47^m) langen, 12' (3,77^m) hohen Abschlussmauer mit eisernen Thoren, Pflasterung der angrenzenden Strassen auf halbe Breite, Trottoirs, Granitrinnen, Granitschwellen, Mosaikpflaster etc. nur rot. 90,000 Thlr. gekostet, was für den Quadratfuss 6,9 Thlr. (für den Quadratmeter c. 70,2 Thlr.) ergibt und unter Berücksichtigung der Façade und des reichen, durchweg soliden inneren Ausbaues ein günstiges Resultat sein dürfte.

Das Projekt zu dem Kasernement ist seiner Zeit Seitens der Königlichen Fortifikation hieselbst entworfen und im bautechnischen Bureau des Kriegsministeriums bearbeitet worden, aus welchem auch die Skizze zur Façade hervorgegangen ist. Unterzeichneter stellte den Kostenanschlag für den inneren Ausbau auf und wurde durch den hiesigen Ingenieur vom Platz mit der ebenso interessanten wie lehrreichen Ausführung betraut.

Stettin, im Juli 1871.

Dietrich, Bauführer.

Die Ohio-River-Brücke bei Louisville.

Unter den grossartigen Brückenbauten, welche den Ingenieuren Nord-Amerikas in jüngster Zeit Gelegenheit gegeben haben, ihr technisches Wissen und Können ebensowohl wie ihr Geschick und ihre Energie in glänzender Weise zu entfalten, nimmt die von der Louisville-Bridge-Company erbaute Ohio-

Brücke eine der ersten Stellen ein. Dieselbe ist ebenso wichtig als Verbindungsglied des nördlichen und südlichen Eisenbahnnetzes der vereinigten Staaten (der Jeffersonville-Madison- und Indianapolis-Bahn im Norden, der Louisville- und Nashville-Bahn im Süden) wie in ihrer technischen Bedeutung als die längste

Die Reise des Berliner Architekten-Vereins nach Schwerin, Lübeck und Hamburg am 26. bis 31. August 1871.

(Fortsetzung statt Schluss.)

War Schwerin für fast alle Reisegefährten ein fremdes und unbekanntes Gebiet gewesen, dessen reiche Sehenswürdigkeiten sich ihnen fast im Reize einer neuen Entdeckung erschlossen, so konnte dies bei zwei Städten, die so altherühmt und bekannt sind, wie Hamburg und Lübeck, nicht wohl in gleichem Grade der Fall sein. Ungleich mehr, obgleich im Verhältniss zu anderen Orten noch immerhin wenig genug, ist über sie gesprochen und geschrieben worden und ungleich öfter pflegen sie aufgesucht zu werden. Bot doch erst vor drei Jahren die XV. Wanderversammlung deutscher Architekten und Ingenieure einer grösseren Zahl deutscher Fachgenossen die willkommene Gelegenheit sie aus eigener Anschauung kennen und würdigen zu lernen, und hat der Verfasser es damals in diesen Blättern versucht eine Schilderung ihres Gesamteindrucks zu geben, die zwar kurz und mangelhaft genug ausgefallen ist, auf die er sich jedoch trotz alledem auch gegenwärtig beziehen muss, da der Rahmen des vorliegenden Berichtes ihm eine noch knappere Kürze zur Pflicht macht.

Lübeck, wohin am Morgen des 28. August von Schwerin aus die Fahrt sich richtete, ist der Sitz eines „Technischen Vereins“, der zwar klein an Mitgliederzahl, aber desto ruhiger und thätiger in seiner Arbeit, stets unter den ersten zu sein pflegt, wenn es gemeinsamen Fragen und Angelegenheiten des Faches gilt. Die mannigfaltigen Beziehungen, die sich hieraus zwischen ihm und dem Berliner Verein ergeben haben, und im weiteren Sinne jenes Bewusstsein der Zusammengehörigkeit, welchem die Bestrebungen auf Gründung eines engeren Verbandes unter allen deutschen Fachvereinen entspringen sind, hatten es selbstverständlich gemacht, dass derselbe bereits im vorigen Jahre, wo eine ähnliche Reise beabsichtigt, jedoch durch den plötzlichen Ausbruch des Krieges vereitelt wurde, um seine gastfreundliche Fürsorge für die Exkursionsgesellschaft angegangen worden war und auch in diesem Jahre um Gleiches ersucht wurde. Wie gern die Lübecker Fachgenossen dieser Bitte entsprachen, das hatte im vorigen Jahre das ehrende Gastgeschenk gezeigt, welches für unseren Besuch vorbereitet worden war und uns

demnächst übersandt wurde: die schöne von Herrn Grube angefertigte Kopie der grossen gravirten Metall-Grabplatte im Dom, die gegenwärtig der Bibliothek des Berliner Architektenvereins angehört. Nicht minder bewies es diesmal die an Herzlichkeit mit Schwerin wetteifernde Aufnahme, die den nunmehr wirklich erschienenen Gästen zu Theil wurde. Bereits in Kleinen begrüsst sie einer der Vorsteher des Technischen Vereins, der Programme, Stadtpläne und Notizblätter unter sie vertheilte, und auf dem Bahnhofe der Stadt fanden dieselben eine grössere Zahl seiner Mitglieder bereit, unter deren Führung sofort mit den Exkursionen zur Besichtigung der Sehenswürdigkeiten begonnen wurde.

Das architektonische Interesse Lübecks wurzelt fast ausschliesslich in seiner Vergangenheit, vor Allem in der verhältnissmässig grossen Zahl kirchlicher und profaner Monumentalbauten des Mittelalters, die sich, zumeist des reichen Farbens Schmuckes beraubt, aber doch im Wesentlichen unversehrt und sogar zum grossen Theil mit ihrer alten Ausstattung versehen, als stolze Zeugen früherer Macht und Grösse erhalten haben. Der Privatbau, der diesen öffentlichen Gebäuden gegenüber anscheinend niemals eine ähnliche Bedeutung gewonnen hat, wie in anderen Handelsstädten, deren Blüthe einer späteren Periode angehört, bietet hingegen auffallend weniger Bemerkenswerthes; denn obwohl die Gesamtp physiognomie der Stadt und die Art ihrer Bebauung noch durchaus die mittelalterliche ist, so zeigt doch der grössere Theil der Giebelhäuser die Spuren einer späteren Erneuerung und Modernisirung im Sinne eines ärmlichen Zopfstils, und selbst wo die alten Formen, zumeist in ziemlich einfachen Beispielen, noch vorhanden sind, bleiben sie unbemerkt unter der unbarmherzigen Tünche, mit welcher der nüchterne Geschmack der letzten Jahrhunderte sie bedeckt hat. — Von einer bedeutenden neueren Bauhätigkeit kann unter den lokalen Verhältnissen einer Stadt, die auf dem Raume, den ehemals mehr als 100 000 Menschen bevölkerten, gegenwärtig noch nicht ganz 40 000 Einwohner zählt, nicht wohl die Rede sein; während die Stadtviertel damals allerdings von einer noch grösseren Zahl jener auch in Hamburg vorhandenen engen Gänge und Höfe, in denen die Wohnungen der ärmeren Volksklasse liegen, durchsetzt gewesen sein müssen und die Häuser vermutlich bis herab zu den Kellern bewohnt waren, bieten dieselben der gegenwärtigen Einwohnerzahl eine reichliche Unterkunft. Neubauten aus Laune oder Modesucht sind bei dem konservativen

und mit den weitesten Spannweiten versehene Brücke mit eisernen Fachwerkträgern. Einer früheren kurzen Notiz (in No. 15 Jhrg. 70 u. Bl.) lassen wir daher nachstehend eine speziellere Beschreibung folgen, welche die Ztg. d. Ver. deutscher Eisb.-Verw. nach dem Engineering vom 7. Juli d. J., worin auch Zeichnungen publiziert wurden bearbeitet hat.

Die ganze Länge der Brücke beträgt 5294' (1614,67^m); dieselbe setzt sich, abgesehen von den beiden Widerlagern, aus folgenden Spannweiten der einzelnen Öffnungen, welche von Mitte zu Mitte der Pfeiler gerechnet sind, zusammen:

2	Öffnungen von je 50' (15,24 ^m)
1	Drehbrücke über einen Kanal von 264' (80,52 ^m)
4	Öffnungen von je 149½' (45,60 ^m)
2	" " " 180' (54,99 ^m)
2	" " " 210' (64,05 ^m)
2	" " " 227' (69,24 ^m)
1	" " " 370' (112,85 ^m)
6	" " " 245½' (74,88 ^m)
1	" " " 400' (122 ^m)
3	" " " 180' (54,99 ^m)
1	" " " 149½' (45,60 ^m)
1	" " " 100' (30,48 ^m)

Dazu kommt noch für jedes Widerlager eine Länge von je 32½' (9,90^m).

Von Süden her steigt die Bahn mit 1:70 auf die Brücke hinauf, liegt auf der ersten Brückenöffnung 63' (19,20^m) hoch über Niedrigwasser, steigt dann weiter bis zu der ersten grossen Schiffahrtsöffnung von 370' (112,85^m) Weite, wo sie 95' (28,95^m) hoch über Niedrigwasser liegt, bleibt dann horizontal bis zum nördlichen Ende der zweiten grossen Schiffahrtsöffnung und senkt sich sodann wieder mit dem Gefälle 1:70 bis über das nördliche Brücken-Widerlager hinab.

Die mittleren Flusspfeiler stehen auf Felsgrund, die Widerlager und die benachbarten Flusspfeiler auf festem Thon. Die Fundirung der Pfeiler war im Ganzen genommen mit verhältnissmässig wenig Schwierigkeiten verknüpft. Das Pfeiler-Mauerwerk ist aus Kalksteinen in Zementmörtel in sehr solider Weise hergestellt. Die Höhe der Pfeiler variiert zwischen 40 und 100' (resp. 12,19 und 30,48^m). Die Mittelpfeiler unter den ansteigenden Bahnstrecken haben am oberen Ende 6' (1,83^m) Breite und 21' (6,41^m) Länge; die Pfeiler unter dem mittleren Theil der horizontalen Bahnstrecke haben 7' (2,13^m) Breite bei 21' (6,41^m) Länge; die Pfeiler, welche die beiden grossen Schiffahrtsöffnungen einfassen, haben 10' 5" (3,18^m) Breite bei 33' 5" (10,18^m) Länge, und sämtliche Pfeiler nehmen mit 1:18 Dossirung nach unten an Breite und Länge zu.

Sinne einer Handelsstadt nicht eben allzu häufig und so fliessen die Aufgaben, die der Bautechnik in Lübeck neben den nothwendigsten Reparatur- und Veränderungsbauten gestellt werden, anscheinend spärlicher als dies anderwärts so leicht der Fall sein dürfte. Es gilt dies übrigens nicht allein für die Privatbauten, sondern ebenso für die öffentlichen Bauunternehmungen, bei welchen neue Aufgaben fast nur in Betreff solcher Anlagen, welche spezifisch modernen Zwecken dienen — zuletzt die Bahnhofsbauten, das Wasserwerk, die Siel-Anlage und ein grosses Kasernement — gestellt werden, während es sich sonst wesentlich darum handelt, das Vorhandene zu erhalten oder dem veränderten Bedürfnisse anzupassen.

Unter diesen Verhältnissen hatte das Programm, welches Seitens des technischen Vereins für den Besuch der Berliner Gäste aufgestellt worden war, auch fast ausschliesslich die Besichtigung der alten Baudenkmale und Kunstschatze ins Auge gefasst. Nach jener erprobten, nicht genug zu empfehlenden Reisesitte, die vor Allem darauf Werth legt, sich von irgend einem erhöhten Punkte aus über die Gesamtphysiognomie einer fremden Stadt und die Lage ihrer Hauptmonumente zu orientiren, wurde zunächst einer der dem Bahnhofe zunächst gelegenen Stadtwälle und das auf diesem angebrachte Aussichtsgerüst, der sogenannte „Chimborasso“ erstiegen, von dessen Höhe man ein ebenso übersichtliches wie malerisches Bild der Stadt gewinnt. Alsdann ging es nach einer Ueberfahrt über die schmale, von dem Binnenländer in ihrer Bedeutung kaum gewürdigte Trave, am Hafen und seinen alten Speichern entlang bis zu dem malerischen Burghor, von dort zurück in die Stadt gewendet in das Burghof, wo das zierliche Ziegelmosaik besichtigt wurde, und demnächst zur Rast und leiblicher Erfrischung in die ebenso originelle, wie interessante und behagliche Kneipe der früheren Schiffergesellschaft, die sich bekanntlich noch die Einrichtung des 16. Jahrhunderts, sowie sämtliche Schaustücke und Reliquien der Folgezeit bewahrt hat. In kleineren Gruppen wurde während dieser Rast das benachbarte Haus der Kaufleute-Kompagnie mit dem berühmten Fredenhagen'schen Zimmer und dem nicht so zierlichen und reichen, aber nicht minder effektvollen (restaurirten) Sitzungssaal, die Jakobikirche mit ihren alten Denkmälern, das Heilige-Geist-Hospital mit seiner Kojen-Einrichtung und die Katharinenkirche mit der an Alterthumsschätzen reichen Stadtbibliothek besucht.

Der eiserne Oberbau der beiden grossen Schiffahrtsöffnungen liegt über der Fahrbahn, derjenige aller anderen Öffnungen unter derselben. In letzterem Falle ist der Oberbau nach Fink's System eines mehrtheiligen Hängewerks konstruirt, wobei die Hängesäulen, Kreuzstreben, Schube und Brückenbahnträger aus Gusseisen, die schrägen Zugstangen aus Schmiedeeisen bestehen. Die ganze Konstruktion ist streng rationell durchgeführt. Unter der Brückenbahn liegen in 16' (4,88^m) Abstand von einander zwei solche Hängewerkträger und ruhen mit beiden Enden auf eisernen Schuhen mit gehobelten Auflagerflächen, so dass die Träger bei starken Temperaturveränderungen sich ohne grosse Mühe auf diesem Unterlager etwas verschieben können.

Der Oberbau der beiden grossen Schiffahrts-Öffnungen besteht ganz und gar aus Schmiedeeisen, und zwar ist jede Öffnung mit zwei Fachwerkträgern von 46' (14,02^m) Höhe versehen, welche zwischen sich eine lichte Weite von 20' 6" (6,25^m) für die Brückenbahn lassen. Jeder Fachwerkträger ist verdoppelt, d. h. er besteht aus zwei vielfach mit einander verbundenen Trägern, welche bei der 370' (112,85^m) weiten Öffnung 34" (0,86^m), bei der 400' (122^m) weiten 41" (1,04^m) weit von einander abstehen. Ueber der Brückenbahn sind die beiden Fachwerkträger am oberen Ende und in halber Höhe durch horizontale und kreisförmig gebogene Eisen mit einander verbunden. Jeder Fachwerkträger zeigt in der Seitenansicht zwischen den horizontalen Zug- und Stemmisen 14 Diagonalen, welche 7 gleichschenklige Dreiecke bilden. Das Stemmisen hat nur ⅓ von der Länge des Zugeisens, welches letztere in der Höhe der Brückenbahn liegt. Die Fachwerkträger der grossen Schiffahrts-Öffnungen liegen mit beiden Enden auf Rollschuhen.

Die Brückenkonstruktion ist für eine bewegliche Last von 2600 Pfd. pro laufenden Fuss (3869^k p. lauf. Meter) berechnet. Dabei sind die Formeln von Hodgkinson angewandt und ist bei den gusseisernen Konstruktionstheilen eine 6—7fache, bei den schmiedeeisernen eine 5—6fache Sicherheit erstrebt. Die Verbindungen zwischen den einzelnen Konstruktionstheilen sind durch Bolzen hergestellt, deren Abscheerungsfestigkeit in maximo mit 6000—7000 Pfd. pro □" (resp. 422—492^k pro □^{zm}) Querschnitt beansprucht wird. Alle auf Zug in Anspruch genommenen schmiedeeisernen Konstruktionstheile wurden vor der Verwendung mit 20,000 Pfd. Zug pro □" (resp. mit 1406^k pro □^{zm}) probirt, die absolute Festigkeit des verwandten Schmiedeeisens betrug dabei durchschnittlich 60,000 Pfd. (4218^k). Auch die gusseisernen Konstruktionstheile wurden vor der Verwendung geeigneten Proben unterworfen.

Die Brückenbahn trägt in der Mitte ein Eisenbahngleise und an jeder Seite desselben einen 6' (1,83^m) breiten Fusssteig,

Den Vereinigungspunkt für die Gesellschaft und wohl den Höhepunkt des Interesses bildete sodann der Besuch des städtischen Hauptbauwerks, der herrlichen Marienkirche. Obgleich derselbe bis zu längerer Dauer ausgedehnt wurde, so ward es Vielen doch ersichtlich schwer, sich von diesen Räumen zu trennen, denen an architektonischer wie malerischer Wirkung in der That nur Weniges an die Seite gestellt werden kann, trotzdem die weisse Tünche sie leider noch immer in störender Weise entstellt; verstärkt wurde der mächtige Eindruck derselben noch durch die Klänge der Orgel, welche zu Ehren der Gäste gespielt wurde, während der verehrte Senior der Lübecker Kunst- und Alterthumsfreunde, Maler C. J. Milde, in freundlicher Bereitwilligkeit die Erklärung der zahlreichen Kunstwerke übernahm, mit denen die Kirche in so reicher Weise ausgestattet ist. Nächste der Marienkirche wurde das Hauptwerk städtischer Profanarchitektur, das Rathhaus — der Markt mit der glücklich geretteten und nunmehr restaurirten Butterbude, den demnächst noch der nach dem preisgekrönten Schneider'schen Konkurrenz-Entwurfe auszuführende neue Monumentalbrunnen schmücken soll — die Petrikirche, mit ihrer schönen Orgelfaçade, — endlich der Dom mit seinen mannigfaltigen Kunstschätzen, die für den Mangel eines befriedigenden architektonischen Eindrucks entschädigen müssen, sowie das mit demselben in Verbindung stehende Krankenhaus besichtigt.

Eine Schilderung dieser Werke, die leider noch immer einer würdigen Aufnahme und Publikation entbehren, wird an dieser Stelle Niemand erwarten. Wohl aber erscheint es dem Verfasser als eine Pflicht, an deren Erfüllung er sich durch die naheliegenden persönlichen Rücksichten gastlicher Dankbarkeit nicht hindern lassen kann, hier ein Wort über die Restaurations-Arbeiten zu sagen, welche in neuerer Zeit an mehreren der Monumentalbauten Lübecks ausgeführt worden sind und anscheinend in bescheidenen Grenzen, aber mit einer gewissen Stetigkeit und Ausdauer bis zur Erreichung des Endziels fortgesetzt werden sollen. Dieselben erstrecken sich vorläufig ausschliesslich auf das Aeussere der Bauten und haben, nachdem das Holsten- und Burghor gerettet sind, sowohl die Erneuerung einzelner Theile an den Hauptkirchen, wie vor allem die Wiederherstellung der Rathhausfaçaden in's Auge gefasst.

Es ist gewiss erfreulich, dass der Sinn für derartige Arbeiten vorhanden ist, und dass in der verhältnissmässig nicht eben reichen Stadt die hierzu erforderlichen Geldmittel

der 11" (0,28^m) höher als das Geleise liegt und beiderseits mit einem eisernen Geländer eingefasst ist. Es sind also im Ganzen vier Geländer vorhanden, von denen die beiden äusseren 4' (1,22^m) hoch, die inneren niedriger sind.

Die Aufführung des Mauerwerks der Brückenpfeiler wurde im August 1867 begonnen und im November 1869 vollendet. Das Eisenwerk wurde von der Louisville Bridge and Iron Company fertig bearbeitet und an die Baustelle geliefert, von den bauleitenden Ingenieuren aber aufgestellt. Diese Aufstellung wurde

im Juni 1868 begonnen und im Februar 1870 vollendet, nachdem durch Mangel an Material ein zweimonatlicher Stillstand in dieser Arbeit vorgekommen war. Dieser grossartige Bau ist von dem Obergeringieur Albert Fink und dessen Assistenten Vaughan Prin projektirt und geleitet. Die gesammten Baukosten der Brücke betrugen 1600000 Dollars, oder durchschnittlich etwa 300 Dollar pro laufenden Fuss; gewiss ein mässiger Preis in Anbetracht der Grossartigkeit des Bauwerks.

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten- und Ingenieur-Verein zu Hannover. Versammlung am 6. September 1871; Vorsitzender B.-R. Hagen.

Der Vorsitzende theilt der Versammlung den kürzlich erfolgten Tod zweier Mitglieder mit, des Land-B.-I. Ludowig zu Hameln und des Land-B.-I. Bode zu Hannover, dessen Thätigkeit und Verdienst bei Redaktion der Vereins-Zeitschrift er mit anerkennenden Worten gedenkt. Zum ehrenden Gedächtniss erhebt die Versammlung sich von ihren Sitzen. Es erfolgt hierauf die Aufnahme von 8 neuen Mitgliedern und theilt der Vorsitzende den Beschluss der Kommission für Gründung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine mit, wonach die Berufung einer Delegirten-Versammlung nach Berlin im Oktober dieses Jahres erfolgen soll. Der Verein erklärt seine Uebereinstimmung mit dem Beschluss und setzt die Wahl eines vierten, den Verein vertretenden Delegirten auf die nächste Hauptversammlung fest.

B.-R. Hagen trägt darauf über die Bretterfabrikation auf den Sägemühlen am Oberharz vor. Noch vor nicht langer Zeit, als die Forst- und Bergverwaltung im Hannoverschen Oberharz vereinigt waren, lag die Verwerthung der Forstprodukte, wegen der vielen Holzgerechtsame und des verschwenderischen Verbrauchs im Bergbau und Hüttenbetrieb so im Argen, dass fast keine Einnahmen durch den Verkauf erzielt wurden. Nach Trennung der Forst- und Bergwerk-Verwaltung haben die Zustände sich sehr gebessert und die Einnahmen aus den Forstprodukten sich bedeutend erhöht, namentlich seit die früher sehr vernachlässigte Fabrikation von Brettern aus Fichten-Blöchen einen bemerkenswerthen Aufschwung genommen hat, so dass jetzt Stämme bis zu 12 und 9 Zoll (resp. 29,2 und 21,9^m) Durchmesser, selbst ästige Zopfenden zu Brettern verschnitten werden; namentlich wird eine vorzügliche Sauberkeit der Schnittfläche

erzielt, die den Absatz sehr erleichtert. Es bestehen am Oberharz 25—30 Werke für Bretterfabrikation, die fast sämmtlich in herrschaftlichen Händen sind und etwa 150.000 Bloch von 16—22" (4,67—6,42^m) Länge im Jahr verschneiden. Die sehr zerstreut, doch möglichst nahe dem Revier und bebauten Orten liegenden Mühlen werden durch Wasserkraft getrieben und haben alle das überschlächtige Rad angenommen, weil es das schwächste Wasser ausnutzen kann, den grössten Nutz-Effekt giebt und weil es von Holz und in allen seinen Theilen bequem zugänglich, vom Müller selbst jederzeit wieder hergestellt werden kann.

Es wird mit Gattern in eisernen Rahmen, die sich in 4 Leitungen mit 18—20" (resp. 3,65 und 4,60^m) Hub bewegen, geschnitten. Sie werden von unten mit möglichst langen Kurbelstangen von 9—12' (2,63—3,05^m) Länge betrieben. Die Transmissionen liegen auf der Sohle eines hohen Unterbaues, fest auf massiven Quaderfundamenten verankert. Kreissägen sind zum Lattenschneiden in Gebrauch. Die Mühlen haben 1—5 Gatter. Bei Mühlen mit mehreren Gattern ist ein Besäum-Gatter darunter. Die Bund-Gatter enthalten 10—24 Sägen von Stahl, die bei schwacher Schränkung höchstens $\frac{1}{8}$ " (3^{mm}) breite Schnitte machen, während früher, als die Müller die Späne erhielten, bis $\frac{3}{8}$ " (9^{mm}) breite Schnitte vorkamen, so dass jetzt 1—2 Bretter mehr als früher aus dem Bloch fallen.

Die Vorschlebung ist sehr vervollkommenet, statt früher 12 Schnitt werden jetzt 40 pro Zoll (16 pro ^m) gemacht. Die Geschwindigkeit ist von 90 bis 100 auf 150 bis 200 Schnitt pro Minute gekommen, die Zähne haben bei $\frac{1}{8}$ bis $\frac{3}{8}$ " (2,7—3^m) Theilung einen Winkel von 40°, die Transmission wird durch Riemen bewirkt und jedes Gatter durch eine besondere Riemenscheibe betrieben. Bei den grossen Durchmessern der Wasserräder ist die Umsetzung in die schnelle Bewegung der Gatter,

flüssig gemacht werden können, ebenso ist durchaus nicht zu verkennen, dass bei Erneuerung der alten Theile mit liebevoller Pietät und Sorgfalt darauf gesehen wird, dass die alten Formen treu und streng gewahrt werden; es könnte in letzter Beziehung vielleicht sogar nicht schaden, wenn die mit Ausnahme der Thurmfacaden durchweg unfertigen, einer einheitlichen und organischen architektonischen Durchbildung entbehrenden Kirchen unter der Hand eines zu solchen Aufgaben befähigten Künstlers einer Restauration unterworfen würden, die sich etwas weiter gehende Ziele steckte. Was wir hingegen rügen müssen und gegen was wir im Interesse Lübecks einen warnenden Mahnruf erheben wollen, ehe es zu spät ist, das ist die geringe Sorgfalt oder das geringe Verständniss, mit welchem die Technik der gegenwärtigen Restaurationsarbeiten gehandhabt zu werden scheint.

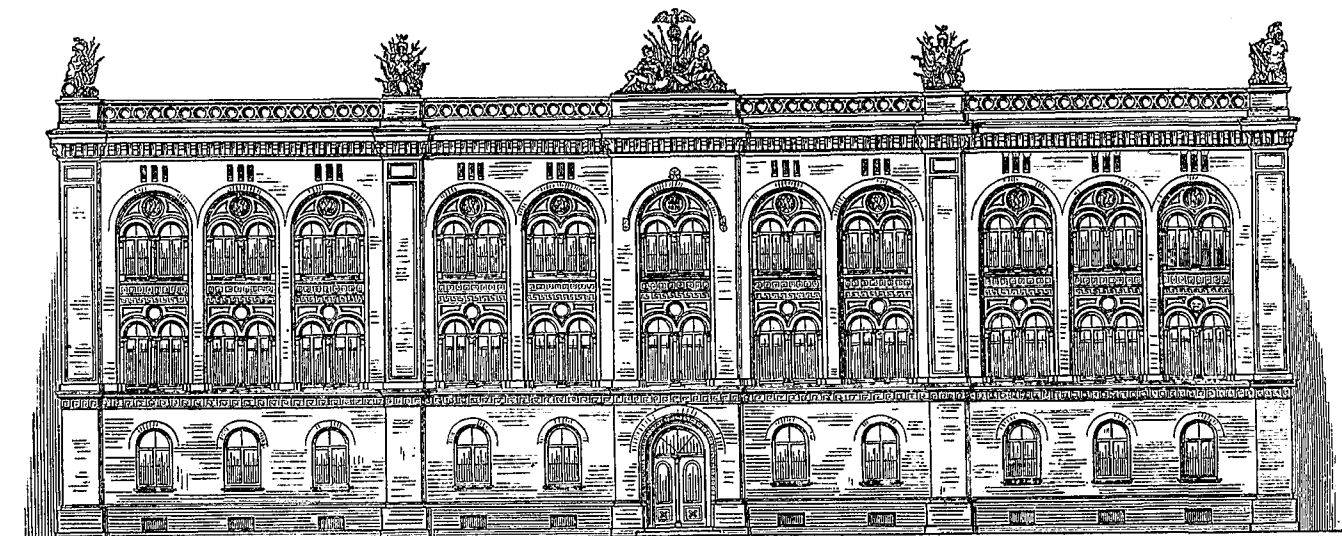
Fallen schon bei den Kirchen die einer Erneuerung unterlegenen Theile durch ihren modernen Charakter auf, der sich in der aus glatten, gleichmässigen und gleichfarbigen Ziegeln mit engen Fugen ausgeführten Verblendung im vollen Gegensatz zu den alten Theilen des Mauerwerks ausspricht, so wird man durch den Eindruck, den der am Markte liegende Westgiebel vom Südbau des Rathhauses nach seiner neuerdings vollendeten Restauration macht, geradezu erschreckt. Bekanntlich ist diese Seite des Rathhauses durchweg mit dunkel glasierten Steinen verblendet, die an der Giebel- und Arkaden- noch in tieferen Tönen erscheinen, als über den Arkaden des Verbindungsbaues, die jedoch in sattem Braun- und Grünschwartz und belebt durch das helle Muster der breiten vollen Fugen immerhin noch durchaus nicht der Farbe und einer gewissen Wärme des Tones entbehren. War eine Erneuerung dieser Glasuren erforderlich, so lag es nahe die alte Technik beizubehalten, in den Tönen jedoch womöglich etwas heller zu gehen und sich die Farbe jener Arkadenwand, die aus einer einfachen Braunsteinglasur auf dunkelrothem Stein zu bestehen scheint, zum Muster zu nehmen. Statt dessen hat man die neue Verblendung mit völlig gleichfarbigen Steinen im dunkelsten Blauschwartz und mit engen, dunkel gefärbten Fugen ausgeführt, so dass der Verfasser für den gegenwärtigen Zustand dieses Facadentheils kein anderes Bild findet, als die Vorstellung, derselbe sei mit schwarzer Wichse blank-geputzt worden, wenn nicht der Unterschied zwischen einer soeben gepflückten, mit dem duftigen Hauch natürlicher Frische versehenen Pflaume und einer solchen, die durch verschiedene jugendliche Hände und Taschen gewandert ist, noch treuer den Abstand zwischen Vormalis und

Jetzt angiebt. Natürlich ist damit ein nicht unwesentlicher Theil des poetischen Reizes, welchen der alte Bau in so hohem Grade besass und der wahrlich nicht allein in seiner originellen Form begründet ist, unwiederbringlich verwischt. Es ist ein solches Verfahren um so unerklärlicher, als an den beiden Thoren, wo allerdings anscheinend keine so grossen zusammenhängenden Flächen neu verblendet worden sind, Aehnliches nicht auffällt; eine für jeden Kunst- und Alterthumsfreund traurige Aussicht wäre es jedoch, wenn sämmtlichen übrigen alten Bauten Lübecks ein gleiches Schicksal bevorstände.

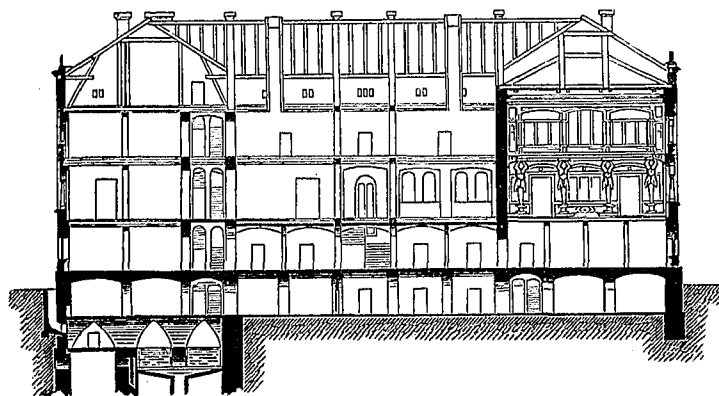
Doch zurück von dieser Abschweifung, die hoffentlich eine Antwort und Aufklärung hervorrufen wird, zu unserem Berichte, der nunmehr desto kürzer sich fassen kann. Nach Besichtigung der Monumente und nach einem Spaziergange längs der Teiche, welche die Ostseite der Stadt umgürten, vereinigte zunächst ein Mittagmahl in den Räumen des Tivoli-Theaters die Berliner und Lübecker Fachgenossen. Ein Besuch der neuen (in der Ztschr. f. Bauw. publizirten) Stadt-Wasserkunst gab sodann noch Gelegenheit, auch ein modernes, allerdings vorzugsweise technisch interessantes Werk kennen zu lernen. Der Rest des Tages, leider nur ein verhältnissmässig kleiner Rest, war ausschliesslich dem Vergnügen gewidmet. In einer langen Wagenreihe wurde zunächst eine genussreiche Umfahrt auf der Höhe der alten Festungswälle veranstaltet, die in herrliche Promenaden verwandelt einen nicht hoch genug anzuschlagenden Schmuck der Stadt bilden; am Holstenthore, das in der durch einige Gewitterwolken gefärbten Beleuchtung des Abendhimmels in einer durch Glanzlinien flüssigen Goldes belebten Pracht erschien und dessen glückliche Rettung vor drohendem Untergange in der That den gerechten Stolz der Lübecker Kunstfreunde bilden darf, wurde ausgestiegen, um als würdigen Abschluss des Ganzen, die Räume des Rathskellers aufzusuchen. Unter den Klängen fröhlicher Musik, behaglichem Weingenuß und dem Austausch herzlicher Wechselrede, in der noch einmal Gruss und Dank, Abschied und Gegeneinladung sich zusammendrängten, verrann die kurze Zeit, welche diesem Theile des Programms vergönnt werden konnte, noch um so schneller. Im festlichen Zuge, Wirthe und Gäste Arm in Arm und unter Vortritt der Musik, wurde mit Nichtbeachtung der solchem Unterfangen drohenden Polizeistrafe schliesslich der Gang nach dem Bahnhofe angetreten.

(Schluss folgt.)

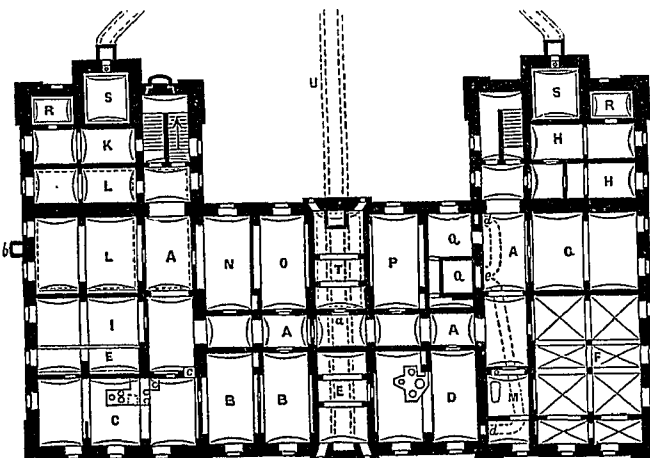
INFANTERIE-KASERNEMENT UND MILITAIR-KASINO IN STETTIN.



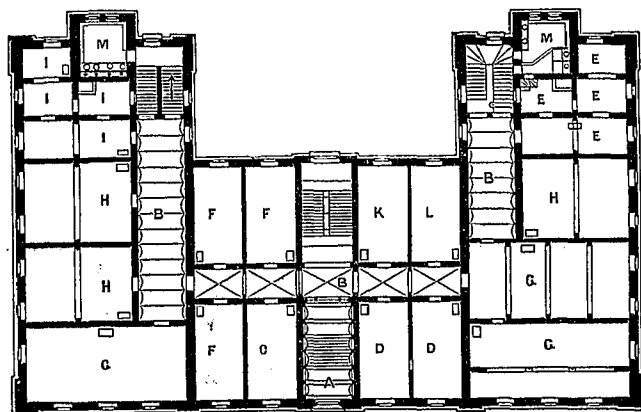
Façade.



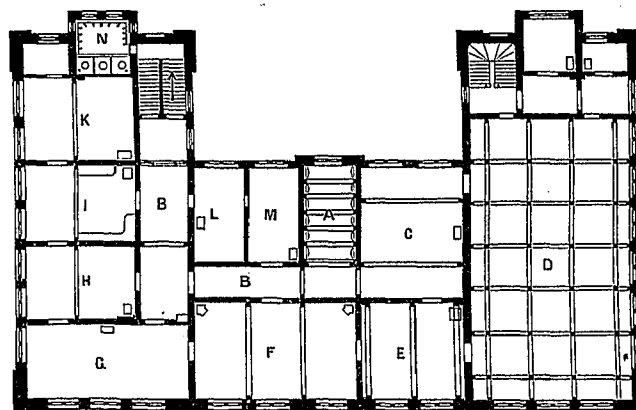
Durchschnitt.



Grundriss des Kellergeschosses.



Grundriss des Erdgeschosses.



Grundriss des 1. Stockwerks.

10 0 50 100 Fuss.

Buchstaben-Erklärung.

Kellergeschoss.

- AA Flure.
- BB Wohnung des Oekonomen.
- C Offizier-Kche.
- D Kche der Gemeinen.
- EE Speisekammern.
- F Speisesaal der Gemeinen.
- G Gemüse-Keller.
- HH Materialien-Keller.
- J Weinkeller.
- K Vorrathskeller.
- LL Keller des Oekonomen.
- M Badestube.
- N Wrterstube.
- O Waschküche.

- P Rollkammer.
- Q Q Luftheizung.
- RR Bassins.
- SS Latrinen.
- T Zisterne unter dem Flur.
- U Städtischer Entwässerungs-Kanal.
- a Fallschacht.
- b Fallschacht des Eiskellers.
- c Aufzug.
- dd Zustrmungs-Oeffnungen der kalten Luft.
- e Ausstrmungs-Oeffnung der warmen Luft.

Erdgeschoss.

- A Haupteingang.
- BB Flure.
- C Wache.
- DD Offizier-Wohnung.
- EE Feldwebel-Wohnung.
- FF Stuben für je 4 Unteroffiziere.
- GG Stuben für je 18 Mann.
- HH Stuben für je 12 Mann.
- JJ Wohnung des Kasernen-Wärters.
- L Garderobe.
- MM Latrinen.

Erstes Stockwerk.

- A Flur.
- BB Korridore.
- C Versammlungs-Zimmer.
- D Tanzsaal.
- E Spielzimmer.
- F Speisesaal der Infanterie-Offiziere.
- G Speisesaal der Ingenieur-Offiziere.
- H Konversationszimmer.
- J Billardzimmer.
- K Bibliothekzimmer.
- L Ordonnanzzimmer.
- M Garderobe.
- N Latrine.

da sie einfach bleiben soll, meist schwierig. In Harzburg ist mit dem besten Erfolg ein hölzernes Kammrad von 24' (7m) Durchmesser mit eisernem Getriebe konstruiert, das bereits eine lange Reihe von Jahren ohne jede Ergänzung arbeitet.

— r. —

Architekten-Verein zu Berlin. Die neunte der diesmaligen Sommer-Exkursionen des Vereins, an welcher Sonnabend, den 9. September d. J. einige 60 Mitglieder sich beteiligten, war nach dem neuen Strafgefängnisse am Plötzensee gerichtet. Dasselbe ist in No. 28 d. Ztg. Gegenstand einer speziellen Beschreibung gewesen und können wir daher auf einen Bericht über diesen Ausflug verzichten.

Vermischtes.

Ueber dänische Kunst bringt das letzte (11.) Heft der „Zeitschrift für bildende Kunst“ einen längeren Artikel von Hermann Lücke, der zwar vorwiegend von Werken der Plastik und Malerei handelt, jedoch auch einige kurze Notizen über Architektur giebt. Bei dem Mangel jeder anderen Quelle, aus der wir über dortige Zustände etwas erfahren könnten, wollen wir dieselben hier zum Abdrucke bringen, obwohl ihre Unvollständigkeit augenfällig ist. Wir entnehmen aus derselben auch die erste in deutsche Blätter übergegangene Nachricht über den Ausfall der Konkurrenz für das neue Schauspielhaus in Kopenhagen.

In Betreff der modernen Architektur Kopenhagens, so schreibt der Verfasser, die nur wenig künstlerisch Merkwürdiges bietet, können ein paar kurze Bemerkungen genügen. Eine der besten baulichen Leistungen ist das neue, von Chr. Hansen, einem Bruder des bekannten Wiener Architekten, erbaute zoologische Museum, ein geschmackvoller Backsteinbau in einfachen Renaissanceformen und von Interesse besonders durch den grossen, von einem mächtigen Glasdach überdeckten Hofraum, welcher rings von zwei Loggienreihen mit zierlichen romanischen Säulenstellungen umgeben, durch farbige Ornamente reich geschmückt, einen ebenso heiteren wie würdigen Eindruck macht; von der Bestimmung dieses Raums — die nackte Hässlichkeit riesiger Thierskelette ist darin aufgestellt — muss man allerdings absehen. Wie wir hören, ist der Urheber dieses wohlgeungen Werkes vor Kurzem mit der Ausführung eines neuen königlichen Theaters betraut worden, welches die Stelle des alten, eines sehr unscheinbaren und unbequem eingerichteten Baues, einnehmen soll. — Das von Bindsböll in den Jahren 1839 bis 1848 erbaute Museum Thorwaldsen's, ein Denkmal höchst rühmlicher Pietät, kann vom künstlerischen Gesichtspunkt kaum anders, denn als künstlerisches Kuriosum bezeichnet werden. Auf eine seltsame Art sind in dem Gebäude, das in seinem Hofraum das Grab des Künstlers umschliesst und sich deshalb zugleich als Mausoleum charakterisiren soll, Eigenthümlichkeiten der ägyptischen Architektur verwendet, während die Dekorationen den Wandschmuck etruskischer Grabstätten und pompejanische Malereien willkürlich imitiren. Thür- und Fensterpfiler sind nach Art der Pylonen schräg gegen einander geneigt; düsteres Gelbbraun wechselt mit tiefem Schwarz an den Flächen der Aussenwände und der Wände des Hofes, und das Ganze des wunderlichen, finsternen, schwerfälligen Baues macht einen Eindruck, der dem klassischen Charakter der griechisch heiteren Kunstwerke, die hier aufbewahrt sind, so entschieden wie möglich widerspricht. Die innere Einrichtung hat allerdings den Vorzug, dass sie, namentlich in den Gemächern des Erdgeschosses, den aufgestellten Bildwerken ein günstiges Licht gewährt. Aber auch hier in den inneren Räumen wirkt nach ästhetischer Seite der Eindruck der Architektur, dem man sich nicht entziehen kann, störend und disharmonisch. Diese kleinen Gemächer mit ihren dicken, ungetheilten Mauern, mit ihren niedrigen Durchgängen, mit dem breiten Saum von tristem Schwarz an der unteren Wandhälfte haben etwas Gruftartiges und sind architektonisch keineswegs ein passender Aufenthalt für die anmuthigen Göttergestalten Thorwaldsen's. Das Seltsamste aber ist die Reihe von Wandbildern, die sich aussen unterhalb der Fenster an den Langseiten und der hinteren Schmalseite des Gebäudes hinzieht. Auf der einen Seite ist Thorwaldsen's Empfang in Kopenhagen dargestellt, fast die ganze Wand entlang nichts weiter, als Kähne mit Musikanten und anderen Personen in Lebensgrösse und hässlichem Zeitkostüm, meist im Profil nach derselben Seite gewendet, am Schluss Thorwaldsen, der an's Land steigt und vom Empfangskomite bewillkommnet wird. Auf der anderen Flanke sieht man das Bemühen von Schiffsknechten und Lasträgern, welche in langer Reihe hinter einander Thorwaldsen'sche Werke an's Land ziehen. Auf der Rückseite ist das Schiff porträtiert. Zu ihrer monumentalen Bestimmung stehen diese Bilder mit ihrer ausnehmenden Trivialität in einem Widerspruch von geradezu komischer Wirkung. Ihr Ungeschmack steigert sich aber noch durch die Ausführung, die gleichfalls etwas „Etruskisches“ haben sollte; der Hintergrund der Figuren ist schwarz, die Farben sind fast ausschliesslich einfaches Gelb und Braun, die Schatten schwarz schraffirt, und um dies Alles möglichst dauerhaft zu machen, hat man die Anwendung des Pinsels weislich vermieden und die Bilder durchgängig mit eingelegtem farbigen Zement hergestellt. Zur Ehre des dänischen Geschmacks muss jedoch bemerkt werden, dass man jetzt damit umgeht, das Gebäude von dieser unschönen Dekoration zu befreien.

Die Eisenbahnen der Welt. Einer interessanten Zusammenstellung (die Eisenbahnen in den letzten Jahren und der Gegenwart) welche nach Mittheilungen des Herrn Professor Dr. Neumann in No. 17 des Hannoverschen Wochenblattes für Handel und Gewerbe vom 29. April 1871 veröffentlicht wurde, entnimmt das Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens folgende Notizen:

Staaten:	Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Europa in geograph. Meilen.					Auf 100 Quadratkilometer entfallende Meilen im Jahr
	1860.	1865.	1867.	1869.	1869.	
Grossbritannien u. Irland	2262,9	2882,2	2925,8	3132,2	546,3	
Deutsche Staaten	1516,3	1815,6	1948,1	2335,7 ¹⁾	241,1	
Frankreich	1255,9	1828,8	2111,7	2289,0	232,0	
Russland	214,4	555,1	732,2	1241,0	12,6	
Oesterreich	728,6	868,6	875,3	1148,5 ²⁾	101,9	
Spanien	258,2	596,2	768,1	940,2	103,6	
Italien	229,7	497,7	672,6	886,1	171,9	
Schweden	62,9	185,8	233,4	257,4	32,0	
Schweiz	129,7	174,5	176,4	193,4	257,1	
Niederlande	34,9	86,5	156,3	184,4	309,2	
Portugal	17,6	94,3	97,9	108,2	66,6	
Dänemark	14,7	56,4	64,4	64,4	92,7	
Norwegen	9,1	32,4	42,4	50,0	8,7	
Europäische Türkei	8,9	8,9	38,5	38,5	6,1	
Griechenland	—	—	1,4	1,4	1,5	

Europa 6976,4 9990,9 11190,3 13238,3 —
Die gegenwärtige Länge aller ausserhalb Europa vollendeten Eisenbahnen wird zu 13092 geograph. Meilen und die Länge der Eisenbahnen der ganzen Erde zu 26330,7 geograph. Meilen an gegeben und zwar in folgender Weise vertheilt:

Europa	13238,3	geograph. Meilen
Amerika	11828,6	„
Asien	970,7	„
Afrika	174,9	„
Australien	118,2	„

Summa 26330,7 geograph. Meilen.

In Europa war man namentlich in den letzten Jahren bemüht, die für die Anfänge unserer Kulturentwicklung einst so bedeutungsvollen Alpenübergänge durch Schienenwege wieder zu Etappen des Welthandels zu machen, sowie man sich auch bestrebte, ein neues mächtiges Eisenbahnband zwischen dem Orient und den Industrieländern des Westens zu schlingen.

Was die Alpenbahnen betrifft, so haben die jüngsten Erfahrungen gelehrt, dass die jetzt bereits vollendeten und im Betriebe befindlichen Linien über den Semmering³⁾ und Brenner für den Verkehr von Deutschland und der Schweiz mit Italien und den Mittelmeerhäfen nicht ausreichend sind und die ausserhalb des Mont Cenis von Fell angelegte provisorische Bahn ebenfalls ihrem Zwecke lange nicht in gewünschter Weise entspricht. Ueberhaupt ist der alte Erfahrungssatz abermals zur Wahrheit geworden, dass man zu Eisenbahn-Alpenübergängen zwischen der Schweiz und Italien den Weg nicht über die Gebirge, sondern durch dieselben nehmen müsse. In letzterer Beziehung ist die wichtigste aller hier vorliegenden Fragen, die Durchbohrung des Mont Cenis, bereits zu Gunsten der Sache entschieden, da der Durchbruch dieses Tunnels bekanntlich am 26. Dezbr. 1870 vollständig gelungen ist.

Die bereits im Oktober 1869 gesicherten Aussichten zur Vollendung dieses Riesenwerkes liessen einleitende Schritte zur Herstellung eines vierten Alpen-Überganges (zweiten Durchganges) durch den St. Gotthard geschehen, wodurch namentlich den südlichen Staaten des neu geeinten deutschen Reiches die kürzeste Eisenbahn-Verbindung mit Genua verschafft und damit (per Dampfschiff) der Verkehr mit Indien, China und Japan um mehr als die Hälfte verkürzt wird.⁴⁾

Trotzdem die am St. Gotthard zu überwindenden technischen und materiellen Schwierigkeiten noch weit grösser als bei der Durchbohrung des Mont Cenis sind⁵⁾, dürfte der Angriff dieser Linie und die Aussicht auf deren Vollendung jetzt nicht mehr zweifelhaft sein.

Was die Herstellung der Schienenstränge vom äussersten Osten nach der westlichen Hälfte Europas betrifft, so ist hierher zu rechnen die Entwicklung des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes in Ungarn, Galizien und der Bukowina und der sich

¹⁾ Nach den offiziellen Angaben der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1871 Nr. 1 hatten:

Deutsche Staaten { Ende 1869: 2359,2 geogr. Meilen.

„ 1870: 2528,9 „

²⁾ Ebenso: Oesterreich-Ungarn . . . { Ende 1869: 1102,9 geogr. Meilen.

„ 1870: 1274,4 „

³⁾ Von diesen und den im Nachstehenden aufgeführten Gebirgsbahnen dürften folgende Dimensionen in's Gedächtniss zu rufen sein:

	Semmering- bahn.	Brenner- bahn.	Mont Cenis (ausserhalb).	Mont Cenis (Tunnel).
Höchster Bahnpunkt über dem Meere, in Metern	881,536	1367,05	2062,48	1371
Länge der Bahn in Kilometern	41,12	125,239	70,80	12,227
Maximalsteigung	$\frac{1}{40}$	$\frac{1}{40}$	$\frac{1}{20}$	$\frac{1}{45}$

⁴⁾ Es beträgt der Weg von Genua nach Bombay

um das Cap über Suez Differenz

Seemeilen. 10696 Seemeilen. 4208 Seemeilen. 6488

10696 4208 6488

⁵⁾ Die Tunnellänge soll zu 14,80 Km Länge und die Tunnelhöhe 1162m über dem Meere angenommen sein.

darán schliessenden Rumänischen Bahnen, dann der rasch vorwärts schreitende Ausbau der Russischen Linien (namentlich im Gebiete des Azow'schen Meeres) und die Inangriffnahme der Türkischen Bahnen.

Offenbar ist es nur noch eine Frage der Zeit, dass die Europäische-Türkischen Bahnen im Anschluss an die Klein-Asiatischen zu einer Euphrat-Linie führen, um den Indischen Verkehr, wenigstens jenen der hochwerthen Güter, auf direktem Wege nach Europa zu vermitteln.

Das Eisenbahnnetz Indiens wurde in den Jahren 1868 bis 1870 in staunenswerth rascher Weise vervollständigt, so dass die Gesamtlänge aller in diesem Jahre in Betrieb stehenden indischen Bahnen wahrscheinlich gegen 1000 geographische Meilen beträgt. Hiervon ist aber von ganz besonderer Wichtigkeit die im März 1870 vollendete Eisenbahn von Bombay nach Kalkutta, welche gestattet ganz Vorder-Indien mit der Lokomotive zu durchfliegen.

Um auch der amerikanischen Bahnen zu gedenken, erinnern wir an die am 10. Juni 1869 dem Verkehr übergebene, den ganzen amerikanischen Kontinent durchschneidende „Zentral-Pacific-Railroad“ (San Francisco-Omaha), welche es ermöglicht, von dem äussersten Westen nach dem Osten Amerikas, im Ganzen einen Weg von 713 geographischen (2852 Seemeilen) in ungefähr 7½ Tagen zurückzulegen.⁹⁾

Gewissermaassen im Anschluss an die Zentral-Pacific-Bahn gedenken Unternehmer eine zusammenhängende Linie von New-York nach Neu-England, Nova-Scotia und Neu-Foundland bis St. John zu bauen, durch welche 1070 Seemeilen von der Seereise erspart werden. Die Weltreise, welche jetzt mit Benutzung der Schnelldampfer im günstigsten Falle in 16 Tagen zurückgelegt werden kann, würde dann kaum mehr als 12 Tage erfordern.

In Zentral-Amerika wird eifrig an dem „Interoceanic-Railway of Honduras“ gebaut, welcher (wie die bereits bestehende Panama-Bahn) bestimmt ist, den grossen Ozean mit dem Atlantischen Meere zwischen der Bai von Fonseca auf der einen und Porto-Caballo auf der anderen Seite in Eisenbahn-Verbindung zu setzen.

Mit gewaltiger Regsamkeit rührt man sich aber in den Vereinigten Staaten in der Beziehung, den Norden und Süden mit der grossen transkontinentalen Linie zu verbinden. In Folge davon sollen gegenwärtig nicht weniger als 300 neue Bahnen in Ausführung stehen, deren Gesamtlänge 3255 geographische Meilen beträgt und welche binnen drei Jahren vollendet sein dürften.

Zur Dachdeckung mit Staudacher Zementplatten. In No. 30 der Deutschen Bauzeitung findet sich eine Erwähnung der Staudacher Zement-Dachsteine, die in wesentlichen Punkten berichtet werden dürfte.

Nach einem von der Gesellschaft für billigen Häuserbau vor einigen Jahren abgegebenen Kostenvoranschlag ist der Preis der Schieferdachung in Berlin 4½ Sgr. p. □' incl. Verschalung, Decken, Firste und Grate, unter üblicher einjähriger Garantie. Dachsteine aus Staudacher Zement in naturgrauer, sowie schwarzer und rothbrauner Farbe, loco Berlin fabrizirt, könnten incl. Lattung etc., also ebenfalls fix und fertig eingedeckt, um c. 30 Prozent billiger, mit entsprechendem Nutzen für den Unternehmer geliefert und dabei auf lange Jahre Garantie geleistet werden. Die Kosten von ordinären, doppelt gedeckten Ziegeldächern stellen sich dormalen in den Städten Bayerns auf c. 2½ Sgr., in Berlin schon des grösseren Maasses wegen — wahrscheinlich höher. Der Preis erwähnter Zementdachung, welcher sich in Berlin auf 2¼ — 3 Sgr. belaufen dürfte, verringert sich noch durch den fast gänzlichen Wegfall von Reparaturen mit der Zeit verhältnissmässig bedeutend, und wäre somit die Konkurrenzfähigkeit derselben aufs Glänzendste dargethan.

Die Haltbarkeit des Materials ist nicht bloss 22, sondern schon 24 Jahre erprobt, denn die ersten Dächer aus jener Zeit bestehen noch unversehrt, nur musste im Verlauf der Jahre eine Reihe von Erfahrungen mit den verschiedensten Formen gemacht werden, bis auch hierin das Vorzüglichste in Staudach erreicht wurde. Trapezförmige Tafeln, genau wie die jetzt in Elbing gefertigten, hatte man hier zuerst im Jahre 1856, kam aber Anfangs der sechsziger Jahre davon ab, weil sie sich auf die Dauer nicht bewährten, und musste man zu einer einfacheren Form, zur „Schablonen-Schieferform“ zurückgreifen, welche seitdem in vielen Stücken Verbesserungen erfahren hat.

Während letztere Platten selten zerspringen, trifft sich dieses bei den trapezförmigen, wenn sie mehrere Jahre auf einem (grösseren) Dache liegen, häufiger, denn mit der Zeit bringen oft wiederkehrende Belastungen, sowie das Austrocknen des Holzes Veränderungen an den Holzlagen des Daches hervor, wodurch die auf's Genaueste in einander greifenden Platten, oder die überspringenden Theile derselben hart gegeneinander gestemmt und abgedrückt werden, wie es übrigens mit allen Falzziegeln geht, wenn sie einmal längere Zeit Dienst thun, und worüber zum Oeffteren von anderer Seite berichtet wurde. Auch für den Transport erwiesen sich diese Formen nicht geeignet, weil gar leicht ein Stückchen des Randes abspringt und dann die ganze Platte verdorben ist. Vor einigen Jahren hat der Besitzer der

Fabrik zu Staudach im Interesse der Sache selbst in diesem Sinne an die Elbinger Fabrik berichtet, und könnte nur bedauert werden, wenn diesbezügliche Erfahrungen dennoch mit Entschiedenheit auch dorten erst durchgemacht werden wollten.

Seit Ausführung des in obigem Artikel gedachten Probodaches am Werkplatz des Hr. Czarnikow mit Platten nach Staudacher Muster ist eine getroffene weitere Verbesserung zu verzeichnen, indem jetzt alle Platten den sogenannten Wasserschlag, eine ¼ — ½" tiefe und breite Nuth am oberen Rand, bekommen, welcher auch an flachen Dächern und beim heftigsten Regenschlag das unter die Ueberdeckung dringende Wasser wieder herverleitet; ebenso geht man nun an theilweise Einführung der gleichfalls erwähnten Aussparungen auf der Rückseite der Steine (die das Gewicht bedeutend verringern), nachdem gehegte Zweifel bezüglich Hagelsicherheit solcher anscheinend verschwächten Platten durch das Verhalten derselben bei furchtbarem Hagel im Juli d. Jahres völlig beseitigt sind.

Staudach am Chiemsee.

A. Kroher.

Der Strike der Maurer Berlins.

Nachdem wir in No. 29 und 30 der Deutschen Bauzeitung von dem Eintritt des Berliner Maurer-Strikes Notiz genommen und über die ersten Schritte, welche von Seiten der beiden sich gegenüberstehenden Parteien geschehen waren, berichtet hatten, glaubten wir vorläufig darauf verzichten zu können, den einzelnen Phasen dieser Angelegenheit, welche zum Theile doch von zu vorwiegend lokalem Interesse waren, Schritt für Schritt zu folgen, und versparten uns eine zusammenhängende Darstellung ihres gesammten Verlaufes bis zum Schlusse der Arbeits-Einstellung. Wir wollen nunmehr versuchen ein derartiges Resumé zu geben.

Der Beginn der Differenzen zwischen den Arbeitnehmern und Arbeitgeber des Berliner Baugewerks datirt, wie wir (in No. 21) seinerzeit gemeldet, aus dem Mai d. J. und nahm seinen Anfang mit der am 7. Mai Seitens der Gesellen an die Meister gestellten Ankündigung, bei Festhaltung des bisherigen, im Jahre 1869 erstrittenen Lohnsatzes von 1 Thlr. pro Tag, fortan (vom 19. Juni ab) nicht mehr elf, sondern nur noch zehn Stunden, von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends mit den dazwischen liegenden üblichen Pausen, arbeiten zu wollen, Sonnabends eine Stunde früher Feierabend zu machen und jede Ueberstunde mit 4 Sgr., jede Sonntagsarbeit mit 1½ Thlr. sich bezahlen zu lassen.

Eine in Folge dieses Vorgehens der Gesellen zusammen tretende Meisterversammlung, auf Anregung des Vereins „Baubunde“ berufen, beschloss am 17. Mai diese Neuerungen zurückzuweisen, hingegen ein Comité zu wählen, welches Vorschläge machen sollte, wie den berechtigten Forderungen der Gesellen auf andere Weise entsprochen werden könne. Auf Grund der Vorschläge dieses Comité's beschloss eine am 2. Juni tagende „General-Versammlung der Bau-, Maurer- und Zimmermeister Berlins“, dass zur definitiven Lösung der Lohnfrage vom 1. Januar 1872 ab ausschliesslich die Löhnung nach Stunden eingeführt werden und die Arbeitsstunde eines von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends währenden Normal-Arbeitstages mit 3 Sgr. bezahlt werden solle, während der Satz für Nacht- und Sonntagsarbeit jedesmaliger Vereinbarung anheimzustellen sei.

Erst am 17. Juli, also mehr als 6 Wochen, darauf erfolgte die Antwort der Gesellen, die ihre Forderungen einfach wiederholten und bei allen jenen Meistern, welche dieselben nicht gewährten, die Arbeit einstellten. Es fanden sich jedoch nur verhältnissmässig wenige Meister zu einer derartigen Konzession bereit, während die grössere Mehrzahl derselben schnell entschlossen zu gemeinsamem und organisirtem Widerstande gegen den Strike sich vereinigte. In einer Generalversammlung der Arbeitgeber am 21. Juli, an welcher diesmal auch eine grössere Zahl von Baumeistern aus den Kreisen der spezifischen Architekten sich betheiligte, verpflichtete man sich zu einmüthigem Verhalten gegenüber den Gesellen und setzte zur speziellen Vertretung der gemeinsamen Interessen einen permanenten Ausschuss von 25 Mitgliedern ein, der sich demnächst unter dem Vorsitz des Baumeister Boeckmann konstituirte und für den weiteren Verlauf der Angelegenheit von entscheidendem Einflusse gewesen ist.

Das Vorgehen der Meister gegen den Strike erfolgte zunächst in möglichst milder und versöhnlicher Weise und war vor Allem darauf berechnet, Aufklärung über die Ursache desselben zu verbreiten und die Sympathien des Publikums zu gewinnen. Durch einen (in No. 31 mitgetheilten) Aufruf an die Bauherren, ein Manifest an das Publikum und eine organisirte Verbindung mit der Tages-Presse, die fast ausnahmslos gegen die Forderungen der Gesellen sich kehrte, ist dies auch in unterschiedener Weise gelungen und ist diesem Zuge der öffentlichen Meinung wohl in erster Linie es zuzuschreiben, dass der Strike keinen Boden gewinnen konnte. Ihm seine Nahrung dadurch zu entziehen, dass man alle Bauarbeiter entliess, wurde als eine zu harte und zu viele Unschuldige treffende Maassregel nicht beliebt, sondern begnügte man sich damit, die Zahl der arbeitenden Zimmerleute und der zu den alten Bedingungen fortarbeitenden Maurer auf das geringste Maass zu beschränken.

Die Arbeiter fassten dem gegenüber den Beschluss die Arbeit auch bei denjenigen Meistern, welche die neuen Bedingungen akzeptirt hatten, einzustellen, was am 31. Juli Seitens der Maurer und am 1. August auch Seitens der Steinträger geschah. Eine Verhandlung, welche zwischen einer Deputation der Gesellen und einer solchen des Meister-Ausschusses stattfand, führte zu

⁹⁾ Von	Geogr. Meilen.	Tago.	Stunden.
San Francisco nach Sacramento	26,0	—	5
Sacramento nach Promontory	149,7	1	15½
Promontory nach Omaha	235,2	2	11½
Omaha nach Chicago	107,2	1	4
Chicago nach New-York	195,0	1	17
Summa	713,1	7	5

keinem Resultat, vielmehr brachte die Thatsache, dass ein derartiges Eingehen auf Verständigungs-Versuche den Arbeitgebern sofort als Schwäche ausgelegt und über die gepflogenen Unterhandlungen in entstellter Weise berichtet wurde. Seitens der Meister den Beschluss zuwege, dass weitere Unterhandlungen mit den Gesellen fortan lediglich auf der Baustelle bei Wiederaufnahme der Arbeit zu den alten Bedingungen stattfinden sollten.

Die Zahl der Arbeitgeber, welche sich zu gemeinsamem Handeln verpflichteten, erreichte die Höhe von 280, während die Zahl derer, welche Privatabkommen mit ihren Gesellen getroffen, und derer, welche die Forderungen derselben bewilligt hatten, je 9 betragen haben soll, wovon jedoch je 4 die betreffende Vereinbarung wieder zurückzogen. Angenommen waren die Forderungen der Gesellen allerdings gerade auf jenen Bauten, auf denen zeitweilig die grösste Thätigkeit herrschte und die grösste Arbeiterzahl beschäftigt wurde — namentlich auf der Baustelle des provisorischen Reichstagsgebäudes und der neuen Porzellanmanufaktur in Charlottenburg, und schöpfte der Strike aus diesem Sachverhalte nicht den geringsten Theil seiner Widerstandskraft. Es war daher der empfindlichste Schlag, der ihn treffen konnte, dass die Staatsbehörden, welchen jene Bauten unterstellt sind, das Reichskanzleramt und das Handelsministerium, ihre Genehmigung zur zeitweisen Einstellung derselben ertheilten, die nunmehr am 16. August erfolgte. Zur Fortführung des Reichstagshausbaues wurden demnächst die unter den Truppen der Berliner Garnison dienenden Maurer militärisch kommandirt.

Mittlerweile schienen auch die materiellen Hilfsmittel, über welche die feuernden Arbeiter geboten, mehr und mehr versiegt zu sein. Bereits in der zweiten Woche des August wurde von einem Theile derselben die Arbeit zu den alten Bedingungen wieder aufgenommen, und in einer neuen General-Versammlung der Arbeitgeber am 21. August konnte aus einer, nach den Angaben von ca. 150 Meistern entworfenen Statistik festgestellt werden, dass dies von 1300 der vor Eintritt des Strikes beschäftigten 3900 Arbeiter geschehen sei, während 44 derselben zu den von den Gesellen geforderten Bedingungen, 100 auf Grund besonderer Vereinbarungen arbeiteten. Gleichzeitig beschloss eine Versammlung der strikenden Gesellen im Gegensatz zu ihrem früheren Beschlusse, dass die Arbeit bei allen Meistern, welche die neuen Bedingungen akzeptirt hätten, fortgesetzt werden könne.

Der Schluss des Strikes, die allgemeine Wiederaufnahme der Arbeit auf allen Baustellen, erfolgte eine Woche später, am 28. August, also 6 Wochen nach Einstellung der Arbeit. Eine Generalversammlung der Gesellen hatte Tags vorher den Beschluss gefasst, den Strike für beendet zu erklären, da das von den Meistern aufgestellte Prinzip der Stundenlohnung als beseitigt zu betrachten sei und die Forderung des 10stündigen Normalarbeitstages sich im Allgemeinen Geltung verschafft habe. Eine Generalversammlung der Meister am 30. August konstatierte hingegen, dass die ungeheure Mehrzahl der Gesellen mit sehr wenigen Ausnahmen die Arbeit zu den alten Bedingungen, d. h. also mit 11 stündiger Arbeitszeit bei einem Tagelohn von 1 Thlr. wieder aufgenommen habe, und verpflichtete sich bei jeder Anstellung von Gesellen keine anderen Bedingungen einzugehen. Es soll gleichzeitig dafür gesorgt werden, den Zuzug von Bauarbeitern aus der Provinz nach Möglichkeit zu begünstigen.

(Schluss folgt.)

Konkurrenzen.

Noch einmal zur Lüdenscheider Rathhaus-Konkurrenz. Aus Veranlassung der in letzter No. u. Bl. mitgetheilten Erklärung des Magistrats zu Lüdenscheid erhalten wir Seitens der beiden in dieser Angelegenheit engagierten Fachgenossen eine Entgegnung. Wir drucken dieselbe nach ihrem Wortlaute, jedoch mit der ausdrücklichen Erklärung ab, dass wir hiermit bis auf Weiteres die betreffenden Akten für geschlossen erklären und uns durch diesen Präzedenzfall keineswegs für gebunden erachten, einer jeden ähnlichen Sache einen ebenso grossen Raum zu widmen.

I. „Es ist durchaus nicht meine Absicht, mit dem Lüdenscheider Magistrate darüber zu disputiren, ob Zeichnungen eines der Herren Konkurrenten durch öfteres Anfassen ausnahmsweise etwas gelitten haben, oder ob diese Zeichnungen, wie behauptet wird und gewiss auch leicht bewiesen werden kann, in völlig verdorbenem Zustande, zerknittert und beschmutzt, zurückgeschickt sind. Der Zweck meines Berichtes ist lediglich der, meinen Fachgenossen mitzuthellen, wie ihr Eigenthum in Lüdenscheid behandelt und gewürdigt ist. Die sämtlichen Zeichnungen waren zur Besichtigung, ob für Stadtverordnete oder das Publikum ist gleichgültig, in einem Lokal niedergelegt, welches ganz augenscheinlich dazu diente, allerhand Gegenstände unterzubringen, die als werthlos bei Seite geschafft werden mussten. Dass dieses Lokal gleichzeitig Stadtverordneten-Sitzungs-Zimmer ist, kann ja trotz alledem wohl möglich sein, unmöglich aber ist es, solche Sachen hier zur Besichtigung hinzulegen, die durch Nässe und Schmutz verdorben werden können; ich hatte das Glück, oder auch Unglück, zu sehen, wie sich durch Fenster und Decke der Regen in Strömen ergoss, und konnte die Mappen nur flüchtig und vorsichtig öffnen, damit die Zeichnungen nicht durch das von der Zimmerdecke herabfliessende lehmig schmutzige Wasser verdorben würden. Obgleich es völlig gleichgültig ist, in welchem Gebäude sich dieses schauerliche Lokal befindet,

so ist dieses von mir doch durchaus nicht verschwiegen, sondern ausdrücklich erwähnt, dass sich dasselbe in dem jetzigen Rathhause befindet; Wohlöbl. Magistrat wird sich davon überzeugen können, wenn sich derselbe die Mühe giebt, meine schauerliche Beschreibung in No. 32 der D. B.-Z. nochmals durchzulesen.

Dass die Pläne in dem mehrbeschriebenen Lokale nicht öffentlich ausgestellt, sondern lediglich für die Herren Stadtverordneten bestimmt und von mir (glücklicher Weise) vorgefunden waren, ändert und bessert die Sache durchaus nicht.

Aus der Erwiderung resp. Berichtigung des Magistrates, dd. Lüdenscheid, d. 28. Aug., geht nun ausserdem noch hervor, dass Wohlöbl. Magistrat es auch nicht einmal für nöthig und gut befunden hat, die Bestimmungen des zuerst gegebenen „Programms“ einzuhalten; denn nach diesen „Bestimmungen“ sollten die Pläne in den letzten Tagen des Monats Juni von dem Magistrate geöffnet und „14 Tage öffentlich ausgestellt sein.“ Nach Schluss dieser Ausstellung sollte das Preis-Gericht zusammentreten und die besten Entwürfe bestimmen. Nach diesen Bestimmungen mussten die Pläne am 28. Juni jedenfalls schon „öffentlich“ ausgestellt sein, denn am 3. Juli sind laut Bekanntmachung des Magistrates die besten Entwürfe bereits bestimmt gewesen; die öffentliche Ausstellung konnte programmässig mithin nicht erst am 3. Juli beginnen und noch 14 Tage dauern; denn sobald die Prämiiung stattgefunden hatte, konnte jeder Konkurrent seine Zeichnungen zurückfordern, was auch mehrfach geschehen ist. Den Schlusspassus der magistratischen Erwiderung und „Berichtigung“ würdige ich keiner besonderen Entgegnung; denn eine Uebertreibung ist nach Lage der Sache ebenso unmöglich wie persönliche Empfindlichkeit, da ich durchaus kein persönliches Interesse an der Sache habe; meine Zeichnungen gehören glücklicher Weise zu den nicht verdorbenen.

Seesen, den 11. September 1871.

v. Duisburg.

II. Herr B. Wiesmann nimmt Veranlassung meine öffentliche Beschwerde in Betreff der Lüdenscheider Rathhaus-Konkurrenz als „mindestens an starken Uebertreibungen und persönlichen Empfindlichkeiten leidend“ darzustellen, worauf ich Folgendes erwidere. Die Verpackung meiner zurückgesandten Zeichnungen bestand nicht in zwei grossen und starken blauen Verpackungsbogen, sondern in einem einfachen Stücke blauen Papiers, um das eine Kordel derart zusammengeschürzt war, dass die Eindrücke derselben noch auf mehreren Blättern zu sehen sind. Den dicken runden Stab hat man sich wohl hinzu gedacht, da ich davon keine Spur entdeckt habe, im Gegentheile sind die Zeichnungen nicht rund gerollt, sondern eckig zusammengedrückt worden, was ebenfalls noch zu sehen ist. Dass dieselben zum Theil auf Pappdeckel geklebt waren, scheint richtig zu sein, wie das die leider beim Abreissen hängengebliebenen Theile desselben zeigen. Wenn auch meine eingesandte Dose nicht herauszufinden war, so müsste doch jedenfalls eine Dose zuviel vorhanden gewesen sein, vorausgesetzt, dass man nicht auch alle anderen Dosen zurückbehalten hat, die man wohl hätte benutzen können. Was den bis jetzt noch fehlenden Nach- und Beweis betrifft, so wird der Kommune Lüdenscheid derselbe sehr bald auf gerichtlichem Wege zugestellt werden.

Cöln, 11. September 1871.

C. Kühn.

Personal-Nachrichten.

Preussen.

Ernannt: Der Baumeister Costede zu Pillkallen zum Kreisbaumeister daselbst.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. N. in Wiesbaden. Wenn Sie dem Verfasser des Aufsatzes in Nr. 36, resp. der Redaktion zuzurufen sich veranlassen fühlen:

*„Parcere qui Romae veteris vestigiis hortas
Parce precor, precor, generi Janiculi montis“*

so wollen wir Sie in Betreff der von Ihnen gerügten Thatsache auf jedes beliebige Lateinisch-Deutsche Wörterbuch verweisen, in welchem Sie nachschlagen können, dass die alte städtische Gründung des sagenhaften Janus, als späterer Stadttheil Roms allerdings den Namen Janiculum führt. In Betreff des von Ihnen verübten Lateins mögen Sie Ihren Gewissensbissen überlassen bleiben.

Hrn. F. in Bromberg. Wir sind erstaunt, wie man in der betreffenden Frage zweifelhaft sein und dieselbe nicht auf den ersten Blick bejahen kann.

Hrn. B. in St. Einem jungen Ingenieur, der in Berlin noch einige Spezial-Studien im Maschinenbau treiben will, bietet unstreitig die Gewerbe-Akademie hierzu eine bessere Gelegenheit als die Bau-Akademie. Unterrichts-Programme beider Anstalten können Sie (gegen Postvorschuss oder auf Einsendung des Betrages) von der Kasse derselben beziehen, doch ist das Aufstellen eines Studienplanes nach diesen Quellen gerade in einem Falle, wie er hier vorzuliegen scheint, wohl ziemlich unzuverlässig, und möchten wir Ihnen empfehlen, sich hierfür den Beirath eines mit den Verhältnissen vertrauten sachverständigen Mannes zu erbitten, was allerdings wohl nicht anders als persönlich geschehen kann.